



MEDDELANDE

## EGENTLIGA FINLANDS FÖRBUND, LANDSKAPSSTYRELSEN 21.10.2019

Föredragningslista och protokoll: [www.varsinais-suomi.fi](http://www.varsinais-suomi.fi)

Kontaktuppgifter: [fornamn.efternamn@varsinais-suomi.fi](mailto:fornamn.efternamn@varsinais-suomi.fi)

### STÄLLNINGSTAGANDE: LANDSKAPSSTYRELSEN STÖDER PLANERING AV ENTIMMESTÅGET ENLIGT DEN BANSTRÄCKNING SOM VALTS I LANDSKAPSPLANEN

Landskapsstyrelsen vid Egentliga Finlands förbund avgav vid sitt möte följande ställningstagande om planeringen av entimmeståget:

Landskapsstyrelsen vid Egentliga Finlands förbund stöder planering av entimmeståget enligt den bansträckning som valts i landskapsplanen.

Den snabba banförbindelsen mellan Åbo och Helsingfors, entimmeståget, är landskapets spetsprojekt. Projektet medför betydande fördelar för Egentliga Finlands invånare. Det stöder hållbar tillväxt vad gäller att stärka såväl sysselsättningen som den lokala ekonomin. För att stärka välfärdssamhällets bärkraft behöver vi skapa en permanent högre sysselsättningsgrad i Finland. Entimmeståget ger Södra Finland ett arbetsmarknadsområde med 1,5 miljoner människor där arbetsplatser och kompetent arbetskraft möts. Nästan utsläppsfri järnvägstrafik och en snabb, attraktiv tågförbindelse är ett hållbart alternativ till privatbilismen och utgör därmed också en betydande klimatgärning.

Bakgrunden till bansträckningen är en långsiktig process som varat i flera år. Banans sträckning hämtades till landskapsplanen från den preliminära utredningsplan och miljökonsekvensbedömning avseende direktbanan Esbo–Lojo–Salo där många alternativ och konsekvenser kartlagts. Placeringen av banan bygger på demokratiskt fattade lagakraftvunna beslut. I de landskapsplaner som landskapsfullmäktige i Egentliga Finland och Nyland godkänt fastställs en bansträckning, som är det bästa bland de undersökta alternativen, som har minst miljökonsekvenser och är ett genomförbart alternativ för en snabb järnvägsförbindelse.

När landskapsfullmäktige beslutade om den nya direktbanans läge, bedömdes samtidigt att utveckling av en kustbana inte är en eftersträvarsvärd utvecklingsriktning. Att utveckla kustbanan ger inte samma sorts fördelar som en direktbana för Esbo–Lojo–Salo. På grund av dess dåliga horisontala och vertikala geometri kan kustbanan inte upprustas till en snabb bana enligt dagens krav. En modern banförbindelse för snabb trafik via Karis till Salo skulle i praktiken innebära byggande av en helt ny, dubbelspårig förbindelse som rundar tätorterna. Det finns inga planer på ett sådant projekt, och ingen kostnadsbedömning är känd.

För Salo och dess invånare är entimmeståget ett mycket viktigt projekt för att bygga upp framtiden. Det ligger i Salos intresse att entimmeståget går genom stadens centrum. På så sätt säkerställs att tåget stannar i Salo och att staden och dess invånare gynnas av den snabba tågförbindelsen. Placeringen av en ny bansträckning är alltid en kompromiss, där olika intressen måste samordnas. Denna samordning ingår i den pågående utredningsplaneringen för banan. Den till planeringen hörande växelverkan med markägare och övriga intressenter är fastställd i lag. När det gäller bland annat Lukkarinmäki bör man finna planeringslösningar tillsammans med intressenterna. Å ena sidan planeras en bansträckning vars geometri inte tillåter branta



kurvor och vars livscykel är minst 100 år. Å andra sidan är varje enskild intressents åsikter viktiga och man måste sträva efter att sammanjämka dem med övriga målsättningar.

I samband med upprättandet av landskapsplanen för Saloregionen fördes en dialog med Museiverket och Egentliga Finlands landskapsmuseum för att samordna bansträckningen och kulturarvet i Lukkarinmäki. Ifrågavarande myndigheter såg inga hinder för samordningen.

Den långsiktiga planeringen har fortgått i årtionden och det nu pågående arbetet med att upprätta utredningsplanen är följande skede som syftar till att förverkliga planerna. Utredningsplanen upprättas utgående från gällande beslut som fattats i och med de demokratiska planerings- och beslutsprocesserna för Egentliga Finlands och Nylands landskapsplaner. Utredningsplanen preciserar bansträckningen, men man utreder inte längre några alternativ till den.

Omständigheterna och den pågående planeringen har inte gett någon anledning att ändra den nuvarande bansträckningen för direktbanan och avbryta den pågående planeringen. Om det skulle finnas en vilja att ändra sträckningen, skulle det enligt banlagen kräva att landskapsplanen och Salo generalplan skulle öppnas och gällande detaljplaner upphävas. Att upprätta en ny landskapsplan skulle förutsätta landskapsfullmäktiges vilja och beslut, samt innebära en ny planeringsprocess som med tillhörande utrednings-, behandlings- och besvärrundor skulle ta tre till sex år.

Tilläggsinformation:                   Landskapsstyrelsens ordförande Ilkka Kanerva, tel. 050 511 3055  
Vice ordförande Juuso Alatalo, tel. 050 401 4662  
Vice ordförande Jani Kurvinen, 040 053 6526



TIEDOTE

## **VARSINAIS-SUOMEN LIITTO, MAAKUNTAHALLITUS 21.10.2019**

Esityslista ja pöytäkirja: [www.varsinais-suomi.fi](http://www.varsinais-suomi.fi)

Yhteystiedot: [etunimi.sukunimi@varsinais-suomi.fi](mailto:etunimi.sukunimi@varsinais-suomi.fi)

### **KANNANOTTO: MAAKUNTAHALLITUS TUKEE MAAKUNTAKAAVASSA VALITUN RATALINJAUKSEN MUKAISTA TUNNIN JUNAN SUUNNITELUA**

Varsinais-Suomen maakuntahallitus antoi kokouksessaan seuraavan Tunnin junan suunnittelua koskevan kannanoton:

Varsinais-Suomen maakuntahallitus tukee maakuntakaavassa valitun ratalinjauksen mukaista Tunnin junan suunnittelua.

Turun ja Helsingin välin nopea raideyhteys, Tunnin juna, on maakunnan kärkihanke. Hankkeen hyödyt varsinaissuomalaisille ovat merkittävät. Se tukee kestävästä kasvusta sekä työllisyyden että paikallistalouden vahvistumisen näkökulmista. Hyvinvointiyhteiskunnan kantokyvyn vahvistamiseksi tarvitsemme Suomeen pysyvästi korkeamman työllisyysasteen. Tunnin juna luo Etelä-Suomeen 1,5 miljoonan ihmisen työssäkäyntialueen, jossa työpaikat ja osaajat kohtaavat. Lähes päästötön raideliikenne ja nopea, houkutteleva junayhteys ovat kestävä vaihtoehto yksityisautoilulle ja siten myös merkittävä ilmastoteko.

Ratalinjauksen taustalla on pitkäjänteinen, vuosia kestänyt prosessi. Radan linjausta haettiin maakuntakaavaan lukuisia vaihtoehtoja ja vaikutuksia kartoittaneesta Espoo-Lohja-Salo oikoradan alustavasta yleissuunnittelusta ja ympäristövaikutusten arvioinnista. Radan sijainti perustuu demokraattisesti tehtyihin lainvoimaisiin päätöksiin. Varsinais-Suomen ja Uudenmaan maakuntavaltuustojen hyväksymissä maakuntakaavoissa on päätetty ratalinjaus, joka on tutkituista vaihtoehdoista paras, ympäristövaikutuksiltaan pienin, toteutuskelppoinen nopean ratayhteyden vaihtoehto.

Kun maakuntavaltuustot päättivät uuden oikoradan sijainnista, niin samassa yhteydessä arvioitiin, että rantaradan kehittäminen ei ole tavoiteltava kehittämissuunta. Rantaradan kehittämisestä ei ole saatavissa samanlaisia hyötyjä kuin Espoo-Lohja-Salo oikoradasta. Rantarataa ei voida sen huonon vaaka- ja pystygeometriansa takia kunnostaa nykyvaatimusten mukaiseksi nopeaksi radaksi. Nykyaikainen, nopean liikenteen ratayhteys Karjaan kautta Saloon tarkoittaisi käytännössä kokonaan uuden, taajamat kiertävän, kaksoisraiteellisen yhteyden rakentamista. Tällaista hanketta ei ole suunniteltu, eikä hankkeen kustannusarviota ole tiedossa.

Salon kaupungille ja sen asukkaille Tunnin juna on erittäin tärkeä tulevaisuutta rakentava hanke. Salon edun mukaista on, että Tunnin juna kulkee kaupungin keskustan kautta. Tällä varmistetaan junan pysähtyminen Salossa ja nopean junayhteyden hyödyt kaupungille sekä sen asukkaille. Uuden ratalinjan sijainti on aina kompromissi, jossa erilaiset intressit on sovittava yhteen. Tämä yhteensovitus tehdään käynnissä olevassa radan yleissuunnittelussa. Suunnitteluun liittyvä vuorovaikutus maanomistajien ja muiden osallisten kanssa on laissa määritelty. Suunnitteluratkaisuja mm. Lukkarinmäen osalta on haettava yhdessä osallisten kanssa. Toisaalta ollaan suunnittelemassa ratalinjaa, jonka geometria ei salli jyrkkiä kaarroksia ja jonka elinkaari on



vähintään sata vuotta. Ja toisaalta jokaisen yksittäisen osallisen mielipide on tärkeä ja on pyrittävä yhteen sovittamaan se muiden tavoitteiden kanssa.

Salon seudun maakuntakaavan laadinnan yhteydessä käytiin vuoropuhelua Museoviraston ja Varsinais-Suomen maakuntamuseon kanssa ratalinjan ja kulttuuriperinnön yhteensovittamisesta Lukkarinmäessä. Ao. viranomaiset eivät nähneet yhteensovittamiselle esteitä.

Nyt käynnissä oleva yleissuunnitelman laadinta on pitkäjänteisen vuosikymmeniä kestäneen suunnittelun seuraava, toteutukseen tähtäävä vaihe. Yleissuunnitelmaa laaditaan voimassa oleviin, Varsinais-Suomen ja Uudenmaan maakuntakaavojen demokraattisissa suunnittelu- ja päätösprosesseissa tehtyihin ratkaisuihin perustuen. Yleissuunnitelmassa ratalinja tarkentuu, mutta sille ei enää tutkita vaihtoehtoja.

Olosuhteet ja käynnissä oleva suunnittelu eivät ole antaneet aihetta nykyisen oikoratalinjauksen muuttamiselle ja käynnissä olevan suunnittelun pysäyttämiseksi. Jos tahtoa linjauksen muuttamiselle löytyisi, edellyttäisi se ratalain mukaisesti maakuntakaavan ja Salon yleiskaavan avaamista sekä voimassa olevien asemakaavojen kumoamista. Maakuntavaltuuston tahtoa ja päätöstä edellyttävä uusi maakuntakaavan laadinta tarkoittaisi selvitys-, käsittely- ja valituskierröksineen kolmesta kuuteen vuotta kestävä uutta suunnitteluprosessia.

Lisätietoja      Maakuntahallituksen puheenjohtaja Ilkka Kanerva, p.050 511 3055  
Varapuheenjohtaja Juuso Alatalo, p. 050 401 4662  
Varapuheenjohtaja Jani Kurvinen, p. 040 053 6526